

OSSERVAZIONI IN MERITO ALL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE N.17 DEL 2022: MISURE URGENTI PER IL CONTENIMENTO DEI COSTI DELL'ENERGIA ELETTRICA E DEL GAS NATURALE, PER LO SVILUPPO DELLE ENERGIE RINNOVABILI E PER IL RILANCIO DELLE POLITICHE INDUSTRIALI

AUDIZIONE VII COMMISSIONE AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI E X COMMISSIONE ATTIVITA' PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO

11 MARZO 2022

La presente nota mira ad evidenziare innanzitutto il carattere di attività economica energivora dell'Autotrasporto merci, in quanto stime consolidate concordano sul fatto che il consumo di gasolio da autotrazione incide per circa il 30% sui costi aziendali complessivi.

Non va infatti tralasciata la circostanza per cui un veicolo commerciale di massima portata con l'utilizzo di un litro di gasolio percorre mediamente non più di 3 km.

Va inoltre aggiunto, come ulteriore elemento per meglio inquadrare la problematica, il fatto che il prezzo del gasolio alla pompa è passato da € 1,436 al 30.4.2021 a € 2,550 al 10.3.2022 con un incremento di oltre il 50%, aumento dovuto per intero all'aumento del costo industriale, che si è triplicato, più il conseguente incremento dell'IVA.

È a tutti chiaro il carattere esogeno, rispetto alle normali dinamiche economiche, di questo fenomeno, analogo a quanto succede per altre fonti energetiche, che trova gran parte delle motivazioni nelle tensioni internazionali, senza escludere fenomeni speculativi che andrebbero meglio monitorati.

Questo ci porta a ritenere (e a sperare) nel carattere transitorio del fenomeno stesso.

Tuttavia, l'impatto sulle imprese di autotrasporto si sta rivelando progressivamente insostenibile, fino al punto di far temere sul prosieguo del servizio da parte di molte imprese, a partire dai prossimi giorni.

Risulta praticamente impossibile riversare i maggiori costi in misura accettabile su chi utilizza il servizio di autotrasporto. Con il risultato di un progressivo assottigliamento dei margini di profitto, già anemici ben prima dell'emergenza caro-gasolio. Per motivi che attengono all'intrinseca debolezza strutturale del settore che, in questa sede, si preferisce non affrontare.

Sotto questo profilo, riteniamo del tutto inadeguate e non utili allo scopo proposto di contenere l'impatto del caro-gasolio, le misure previste dall'art. 6 del D.L 1/3/2022 n. 17, che individuano un intervento complessivo per circa 80 milioni.

Al contrario, riteniamo fondamentale un'assunzione di responsabilità adeguata alla drammaticità del problema, ad ogni livello istituzionale, per scongiurare, oltre alla sofferenza dei trasportatori, conseguenze sull'intero sistema economico nazionale, con il rischio serio di compromettere una ripresa post-covid, già messa in difficoltà dalle tensioni determinate dall'invasione russa della Crimea.

Più precisamente, si chiede un intervento dello Stato – temporaneo, ma incisivo – sul versante delle accise a cui il gasolio da autotrazione è sottoposto.

Gioverà ricordare al riguardo, che con la Direttiva 2003/96/CE del 27 ottobre 2003 e con il D.Lgs n.504/95 all'art. 24-ter, comma 1, e del punto 4-bis, è stato istituito in Italia il gasolio commerciale, riservato alle imprese di autotrasporto, su cui grava una riduzione dell'accisa ordinaria (fissata in € 0,617/litro) pari a € 0,214/litro, per cui il gasolio commerciale è gravato da un'accisa pari € 0,403/litro.

Gli Stati membri della UE hanno piena libertà di stabilire il livello di imposizione delle accise, con un minimo invalicabile senza specifica autorizzazione dalla stessa UE, fissato in € 0,330/litro.

Per contrastare l'attuale aumento del prezzo del gasolio, lo Stato ha la possibilità di intervenire sulle accise, potendosi spingere autonomamente fino al limite fissato dall'Europa (€ 0,330/litro). Per intervenire al di sotto di tale limite deve essere da questa autorizzato.

Al riguardo, ci permettiamo di aggiungere che molte organizzazioni di rappresentanza europee si sono mosse in questa direzione, in quanto il problema investe la quasi totalità degli operatori del vecchio continente.

Quanto all'eventuale onere a carico dello Stato, l'ammontare è collegato strettamente alle scelte che eventualmente si dovessero operare.

Noi riteniamo che l'intervento debba essere consistente e di breve durata: fortissimo abbattimento del carico fiscale delle accise per un periodo massimo di tre mesi (ma potrebbe essere anche inferiore).

Quanto alla copertura finanziaria, abbiamo provato a stimare l'impatto, partendo dal dato (fonte Legambiente 2020) relativo al costo per lo Stato, in termini di minori entrate da accise del gasolio commerciale, che è di circa 1,5 miliardi di euro.

Una totale eliminazione delle accise per tre mesi comporterebbe un onere per lo Stato di circa 800 milioni di euro (circa 250 milioni/mese). Un intervento per un periodo di tempo più breve (2 mesi), o con una riduzione non totale delle accise, comporterebbe ovviamente oneri minori.

Qui sta l'ambito entro cui le decisioni politiche dovranno/potranno essere assunte.

A quanto detto, va aggiunto che dall'incremento del prezzo del gasolio lo Stato ha ottenuto un extra-gettito IVA importante, quotato, restando nel solo ambito dell'utilizzo del gasolio commerciale, a circa 90 milioni di euro/mese, stando ai valori attuali.

Il che significa che ai prezzi attuali in tre mesi lo Stato ricaverebbe dall'extra-gettito IVA circa 270 milioni di euro, a cui andrebbero aggiunte gli 80 milioni di euro già destinati, sia pure in maniera inadeguata, al medesimo scopo (provvedimenti ex art.6 del presente D.L.).

Insieme agli oneri eventualmente derivanti andrebbe aggiunto, nella valutazione complessiva, l'ammontare delle maggiori risorse fiscali (IVA) derivanti dal medesimo effetto caro-gasolio sulle finanze dello Stato.